

本田航空株式会社所属ダイヤモンド・エアクラフト式DA42NG型JA11HAの
航空重大インシデント調査について
(経過報告)

令和6年4月25日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和5年5月29日、高知空港の南約10km、高度460mにおいて本田航空株式会社所属ダイヤモンド・エアクラフト式DA42NG型JA11HAが高知空港に向けて進入中、第1（左側）エンジンに振動が発生し、同エンジンを停止させて着陸した後の点検で同エンジンが破損していたことが確認された航空重大インシデントについて、令和5年5月から原因を究明するための調査を進めてきたところであるが、これまでの調査で得られた情報をもとに、更に分析を進めるとともに、原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行う必要がある。このため、本件調査については、本航空重大インシデントが発生した日から1年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、運輸安全委員会設置法第25条第4項の規定に基づき、以下のとおり当該調査の経過を報告する。

なお、本経過報告の内容については、今後、新たな情報の入手等により、修正されることがあり得る。

また、本調査は、本航空重大インシデントに関し、運輸安全委員会設置法及び国際民間航空条約第13附属書に従い、航空重大インシデントの原因を究明し、航空事故等の防止に寄与することを目的として行うものであり、本事案の責任を問うために行うものではない。

1. 航空重大インシデントの概要

本田航空株式会社所属ダイヤモンド・エアクラフト式DA42NG型JA11HAは、令和5年5月29日（月）、機長ほか訓練生2名、計3名が搭乗し、左前席に搭乗した訓練生の操縦で高知空港に向けて進入中、第1（左側）エンジンに振動が発生し、同エンジンのカウリング及び排気口から滑油漏れが発生していることが確認されたため、同エンジンを停止させ、09時57分高知空港に着陸した。着陸後の点検で、同エンジンは破損し、破片がケースを貫通していたことが確認された。

2. 調査の概要

本件は、航空法施行規則（昭27運輸省令56）第166条の4第7号の「発動機の破損（破片が当該発動機のケースを貫通した場合に限る。）」に該当し、航空重大インシデントとして取り扱われることとなったものである。

運輸安全委員会は、令和5年5月30日、航空重大インシデント発生の通報を受け、本航

空重大インシデントの調査を担当する主管調査官ほか2名の航空事故調査官を指名した。現時点までに関係者からの口述聴取、航空機各部の損傷の調査、飛行記録装置等の記録の解析、発動機的设计・製造者からの情報収集等を実施した。

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

同機は、訓練のため、高知空港に向け08時40分、大分空港を離陸した。高知空港に到着し、滑走路32で連続離着陸訓練を実施した後、同空港滑走路32へのILS進入を行うため、空港南側の空域を南東方向に飛行



図1 重大インシデント機

中の09時47分ごろ、断続的な軽い振動が発生した。乗員は、第1エンジンの回転計の針が振れていることを認めたため、同エンジンの出力を減じた。この操作中に、第1エンジンカウリングの継ぎ目から滑油が漏れ出し、「OIL PRES」警報灯が点灯したため、乗員が第1エンジンを停止させたところ、機体の振動は収まった。その後、同機は第2（右側）エンジンのみで飛行を継続し、09時57分に同空港滑走路32に着陸した。着陸後、滑走路をT4誘導路で離脱しA3誘導路に入ったが、第1エンジンが停止しているために走行が困難になったことからA3誘導路上で停止した。

(2) 死傷者

なし

(3) 航空機の損壊

小破：エンジン以外に機体損傷はなし

第1エンジンのクランクケース右側後方が破損し、コネクティングロッドがエンジン外部に突出していた。エンジンカウリング内でクランクケース、ピストン及びコネクティングロッド下部の破片が発見された。

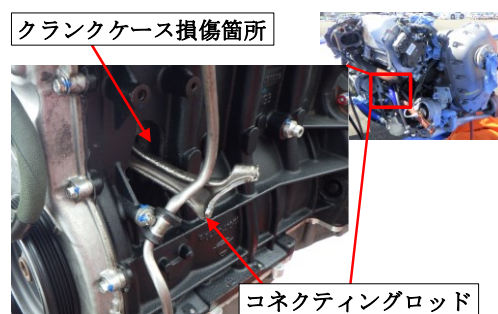


図2 エンジン損傷箇所



図3 主な回収部品

(4) 気象

本航空重大インシデント発生時間帯の高知空港の航空気象定時観測気象報は以下のとおり。

10時00分 風向 200°、風速 6kt、風向変動 180°～240°、
視程 30km、雲 雲量1/8 雲型 積雲 雲低高度 1,500ft、
雲 雲量3/8 雲型 高積雲 雲低高度 13,000ft、
雲 雲量5/8 雲型 高積雲 雲低高度 15,000ft、
気温 23℃、露点温度 20℃、 高度計規正值 1,013hPa

4. 今後の調査

本航空重大インシデントの原因の究明及び事故等の再発防止策の検討のため、これまでの調査で得られた情報をもとに、同機のエンジンが破損した経緯など、更なる分析のほか、原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行う必要がある。

本委員会は、これまでの調査、分析等によって得られた結果を踏まえて、引き続き本航空重大インシデントの原因等の調査を進める。